3
Wegverkeer en verkeersveiligheid

Aan de orde is het **VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid (AO d.d. 12/02)**.

De **voorzitter**:
Ik heet van harte welkom de minister van Infrastructuur en Milieu. Ik wijs de leden erop dat voor VAO's een spreektijd van twee minuten geldt, inclusief het indienen van moties.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik wil twee moties indienen. Daarna kan ik kijken of daar nog een toelichting op noodzakelijk is. De eerste motie gaat over een regeringscommissaris verkeersveiligheid om de doelstelling voor het aantal verkeersslachtoffers te halen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gelezen het rapport van SWOV "Opschakelen naar meer verkeersveiligheid";

constaterende dat bij de trendmatige voortzetting van de huidige afname van het aantal verkeersgewonden, de doelstelling om in 2020 niet meer dan 10.600 verkeersgewonden en niet meer dan 500 verkeersdoden te tellen, niet gehaald zal worden;

constaterende dat extra impulsen nodig zijn en een effectieve krachtenbundeling van alle betrokkenen (overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en verkeersdeelnemers);

verzoekt de regering, een regeringscommissaris voor de verkeersveiligheid te benoemen voor een periode van vier jaar met als specifieke opdracht om te bewerkstelligen dat het aantal ernstig gewonden in het verkeer daalt tot onder de 10.600 en niet meer dan 500 verkeersdoden in 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 452 (29398).

De heer **Van Helvert** (CDA):
De tweede motie gaat over de N35.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de N35 een onveilige weg is;

overwegende dat een goede verbinding tussen de regio's Zwolle en Twente via de N35 van groot economisch belang is;

verzoekt de regering om de ambitie te handhaven om de rijksweg N35 op te waarderen naar een 2x2 stroomweg en te zoeken naar mogelijkheden om financieel bij te dragen aan de realisatie van een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn Zwolle-Enschede met de N348 (kruispunt Bos),

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 453 (29398).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als het gaat om de motie over de regeringscommissaris voor het verkeer, merk ik op dat dat een heel belangrijke zaak is ...

De **voorzitter**:
Wilt u afronden?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Jazeker. Het is een heel belangrijke zaak dat we die doelstelling halen en wellicht meer dan dat. Daardoor zal een aantal partijen gebundeld moeten worden.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb nog tien seconden.

De **voorzitter**:
Nee, die hebt u niet.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Op mijn display staat dat wel. Daar heb ik rekening mee gehouden.

De **voorzitter**:
Pardon. Ik verwar de brutotijd met de nettotijd. U mag verder.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Daarom is het van groot belang dat er een bundeling van krachten komt. We zijn benieuwd wat de minister hiervan vindt. Dan zullen we bij interruptie reageren.

De **voorzitter**:
Ik zie een interruptie van mevrouw De Boer. Excuses, het is mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):
We lijken ook zo op elkaar!

De **voorzitter**:
Dat is niet het geval; ik vergis mij gewoon. Gaat uw gang.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is ook het eerste onderwerp. Ik heb de motie nog niet gezien, dus misschien kan de heer Van Helvert mij helpen. Volgens mij krijgen we veel papier, maar weten we nog steeds niet wat het CDA precies wil. Het CDA pleit voor een commissaris. Met welke bevoegdheden? Gaat hij alle 55-plussers bij dezen verbieden om straks überhaupt nog op een elektrische fiets plaats te nemen? Dat zijn namelijk noodzakelijke maatregelen. Wil het CDA daarvoor een commissaris aanstellen? Verder dient de heer Van Helvert een motie over de N35 in, waarbij hij sprak over een financiële bijdrage. Graag zie ik boter bij de vis. Waaraan denkt het CDA? Hoe wil het CDA de motie gaan dekken?

De **voorzitter**:
Dat zijn eigenlijk twee vragen, maar het waren ook twee moties. Gaat uw gang.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In de tegenbegroting heeft het CDA meer geld vrijgemaakt voor infrastructuur. Als we die tegenbegroting aanhouden, is dat geen probleem. Daarnaast wil ik de Kamer vragen om de minister te wijzen op de ambitie die het kabinet voorheen had maar inmiddels niet meer. Ook de VVD-gedeputeerde in Overijssel heeft zijn grote teleurstelling uitgesproken over het feit dat het kabinet niets wil doen met de N35, vandaar dat wij deze motie indienen. Ik vraag de VVD of zij hieraan wil meewerken of niet.

Wat de regeringscommissaris betreft: die zorgt ervoor dat de partijen aan tafel gaan, zodat we niet alle zaken vanuit Den Haag van bovenaf hoeven af te dwingen. Het is goed dat partijen om tafel gaan. Er zullen inderdaad leuke en minder leuke maatregelen genomen moeten worden om de doelstelling van maximaal 500 doden te halen. Daarvoor is juist een bundeling van krachten nodig. Dat zou de minister eigenlijk zelf moeten oppakken. Ik wacht haar antwoord af om te vernemen hoe zij daar in staat. Het is echt noodzakelijk. Wij willen immers minder verkeersdoden en minder zwaargewonden. Gehoord de beraadslaging in het algemeen overleg, komen wij met deze motie.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik wil het begrijpen. Op 2 maart is de bestuursovereenkomst over de N35 getekend tussen het Rijk en de regio, mede dankzij de inzet van de voorzitter in het verleden en dankzij de PvdA, die met diverse moties de regering heeft opgeroepen om hier vaart achter te zetten. Dat is positief. Ik ben nog steeds aan het zoeken welke extra aanvullende maatregelen het CDA wil en wat de dekking daarvoor is. Ik zie die motie graag tegemoet in het kader van het MIRT in het najaar. Dan moet er gewoon boter bij de vis komen, ook van het CDA. Verder vraag ik me af hoe het CDA de bestuurlijke inrichting van Nederland ziet, mede naar aanleiding van de ingediende motie over de nationale commissaris. U geeft aan dat er op regionaal niveau moet worden gesproken. Blijkbaar heeft het CDA geen vertrouwen in de eigen provincie- of gemeentebestuurders. Die worden straks toch vanuit de Kamer aangestuurd, of ze worden verplaatst. Wat wil het CDA nu daadwerkelijk? Ik ben benieuwd hoe het CDA straks gaat stemmen, bijvoorbeeld over moties ten aanzien van de helmplicht voor scooters. Ik begrijp dat u dan toch een switch gaat maken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wat dat laatste betreft: van de VVD ben ik niet gewend dat eerst wordt gezocht naar draagvlak om vervolgens van bovenaf te zeggen hoe het moet. Ik denk dat het altijd goed is om in debat te blijven. Provinciale en lokale bestuurders vragen juist om een sterke aanpak vanuit Den Haag, niet in de zin dat wordt opgelegd wat moet, maar qua bundeling van krachten. Die vraag is er gewoon. Een concreet voorbeeld. We hebben een nationale doelstelling met betrekking tot het aantal verkeersdoden. Die doden vallen ook op provinciale en lokale wegen. De minister zegt dan vaak: ik ga niet over de provinciale wegen, die zijn niet van mij, en ik ga ook niet over lokale wegen. Er zijn echter wel verkeersslachtoffers en die vallen wel degelijk onder onze nationale doelstelling, de doelstelling van de minister. Die verantwoordelijkheid willen we wat meer afdwingen. Ik heb al gezegd dat we graag horen hoe de minister er zelf in staat. Dan kunnen we altijd nog bezien of we de motie aanhouden in afwachting van een plan van de minister. Dat is de doelstelling erachter.

Wat de N35 betreft: onze tegenbegroting kent u. Daarin is ook meer ruimte voor infrastructuur.

De **voorzitter**:
Kunt u wat korter formuleren?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Jazeker. We kennen ook het standpunt van het bestuur van Overijssel, waar ook de VVD en het CDA heel duidelijk hebben gezegd: we willen de N35 twee-keer-twee aanleggen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb een wat kortere vraag en ik denk ook dat er een kort antwoord op kan volgen. Het is goed dat verkeersveiligheid hoog op de agenda staat. De heer Van Helvert stelt voor om een rijkscommissaris in te stellen. Maar nu eerst even de inhoud: mijnheer Van Helvert, bent u bereid om alle achttien maatregelen die SWOV voorstaat om de doelstelling te halen, over te nemen of niet? Welke wilt u wel en welke wilt u niet overnemen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dit vind ik ...

De **voorzitter**:
Moment, mijnheer Van Helvert. De heer Hoogland had het over SWOV. We hebben hier ook nog een publieke tribune en er kijken mensen thuis mee. Laten we afkortingen vermijden. Volgens mij betekent SWOV: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik denk dat het rapport van SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, niet juist wordt gebruikt door de heer Hoogland. Hij vraagt of ik bereid ben om al die maatregelen over te nemen. Het doel van SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid ...

De **voorzitter**:
U hoeft dat niet iedere keer toe te lichten. We moeten hier zo praten dat de mensen thuis ons ook begrijpen. Dat is mijn algemene punt. Gaat u verder.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het doel dat deze club met dit rapport had, was om een aantal knoppen aan te bieden die door verschillende overheden en instanties zouden kunnen worden bediend. Het gaat niet alleen om een drempel en een helm — die kunnen ook heel belangrijk zijn — maar er zijn meer knoppen. Ik zou het onterecht vinden als wij in de Kamer zeggen: u moet en zult al die knoppen omhoog draaien. Dat is ook niet de doelstelling van het rapport. Die doelstelling is om meer knoppen beschikbaar te stellen. Met die knoppen moeten wij aan de slag en ik zou het mooi vinden als dit kan gebeuren in goede afstemming met lokale en provinciale overheden en alle maatschappelijke instanties die zich daarmee bezighouden.

De heer **Hoogland** (PvdA):
D66 is er niet. De heer Van Helvert spreekt alleen maar over het proces. Het is prima dat je die doelstelling wilt halen. De heer Van Helvert wil dat ook — hij wil dat het aantal verkeersdoden en -gewonden afneemt — maar dan moet je een aantal stevige maatregelen nemen. Dat schrijft het SWOV ook. Daarom vraag ik aan de heer Van Helvert welke maatregelen hij wel en welke hij niet zal nemen om te voorkomen dat hij als die rijkscommissaris van hem straks voorstellen doet, zegt: maar dat gaat mij te ver, dat wil ik niet. Het is wat gemakkelijk om alleen te zeggen dat de doelstelling moet worden gehaald als niet tegelijkertijd wordt gezegd hoe dat kan worden bereikt. De vraag is dus: hoe komen wij daar.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij zijn absoluut bereid om die maatregelen te nemen. Er is misschien een verschil in de aanpak tussen de Partij van de Arbeid — van boven naar beneden — en het CDA — van beneden naar boven — want wij willen eerst draagvlak en wij willen maatregelen vooraf bespreken. Daarom moeten wij nu niet zeggen: dit, dit en dit moet gebeuren, en dan een regeringscommissaris aanstellen. Wij stellen voor om in gesprek te gaan met de lokale en provinciale overheden en alle instanties die daarover gaan, om gezamenlijk die doelstelling te kunnen behalen. Zij hebben daar alle ook om gevraagd. Dat wil zeggen dat je vooraf overlegt, en niet dicteert en daarna uitlegt.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik heb samen met de CDA-fractie een voorstel geformuleerd voor de praktijkbegeleiding voor rij-instructeurs. Het heet praktijkbegeleiding, maar die begeleiding komt erop neer dat de rij-instructeurs een examen moeten doen. Dit komt in geen enkele andere sector voor. Het is logisch dat de rij-instructeurs die niet goed functioneren en die hun werk niet goed doen — de rotte appels in de mand — eruit worden geplukt. De goede rij-instructeur die heel veel ervaring heeft opgebouwd, voelt nu echter een zwaard van Damocles boven zijn hoofd. Veel rij-instructeurs die heel veel ervaring hebben en hoge slagingspercentages weten te behalen, krijgen te maken met praktijkbegeleiding die neer komt op een examen waarvoor zij kunnen zakken en dat hen bovendien heel veel geld kost. Daarnaast zorgt dit voor onzekerheid, want zij moeten deze praktijkbegeleiding om de vijf jaar herhalen. Zij weten niet of zij hun papieren mogen behouden en dat brengt onzekerheden mee, bijvoorbeeld bij het aanvragen van een hypotheek. De banken zullen heel terughoudend zijn met het verlenen van een hypotheek aan iemand die zomaar zijn papieren kan kwijtraken. Daarom dien ik namens de fracties van de SP en het CDA de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige WRM-praktijkbegeleiding voor rijschoolinstructeurs onvoldoende aansluit bij de praktijk van het lesgeven;

overwegende dat een goede praktijkgerichte bijscholing een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van de rijschoolbranche;

van mening dat het verliezen van de lesbevoegdheid wanneer deze praktijkbegeleiding niet succesvol wordt doorlopen een te zware sanctie is;

verzoekt de regering om in samenspraak met de rijschoolbranche te komen tot een nieuwe vijfjaarlijkse praktijkgerichte bijscholing waarbij het verliezen van de lesbevoegdheid niet als een zwaard van Damocles boven het hoofd van rijschoolhouders hangt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 454 (29398).

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Er komt nog een reactie van de minister op de achttien voorstellen om de verkeersveiligheid in Nederland te vergroten van de stichting waarvan ik de afkorting weer ben vergeten.

De **voorzitter**:
De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Dat is hem.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Wij zijn erg benieuwd wanneer die reactie komt. Is de minister bereid om daarbij het meest recente rapport over contourmarkeringen op vrachtauto's, opgesteld door SWOV — de afkorting is inmiddels bekend — te betrekken? Wil zij reageren op dat rapport in aanvulling op de achttien reeds voorgestelde maatregelen? Is zij bereid om die contourmarkeringen ook verplicht te stellen voor bestaande vrachtauto's? Dit zeg ik bij wijze van vraag. Verder dien ik een motie in naar aanleiding van de discussie over de snorscooters te Amsterdam.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er in Amsterdam op een aantal plaatsen sprake is van problemen en ongevallen door grote aantallen snorscooters op het fietspad;

overwegende dat het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan een wens is van de gemeente Amsterdam;

overwegende dat er tot op heden slechts zeer beperkt inzicht is in de gevolgen van deze verplaatsing;

verzoekt de regering om in overleg met de gemeente Amsterdam en stakeholders de problematiek op de fietspaden in Amsterdam in kaart te brengen en de opties en de gevolgen daarvan in beeld te brengen voor het verplaatsen van de snorscooter van het fietspad naar de rijbaan;

verzoekt de regering tevens, op basis van dit inzicht het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan op zorgvuldige wijze mogelijk te maken in samenhang met lokale maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid op fietspaden, en hierover voor 1 oktober 2015 aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 455 (29398).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Misschien kan de heer Hoogland mij even helpen nu de motie uit twee onderdelen bestaat. In december 2014 hebben we een motie aangenomen waarmee we de minister de opdracht hebben gegeven om vooral niet over te gaan tot verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan en ook niet tot een helmplicht. Nu hoor ik in zijn motie dat hij om onderzoek verzoekt en dat hij de verplaatsing eigenlijk ook al wil gaan regelen. Hij vraagt de minister dus om alsnog nader onderzoek te doen en om de verplaatsing an sich te gaan regelen. Waarvoor pleit de PvdA nu precies, ook in relatie tot de eerdere motie?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat kan ik zeker. Eigenlijk is dit een herhaling van het algemeen overleg dat wij al hebben gevoerd. Ik zou daarvan bijna het verslag erbij kunnen pakken en de tekst kunnen voorlezen, maar ik zal het kort houden. Uit het in Amsterdam uitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen inzicht is in de gevolgen van het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan. Die gevolgen willen wij onderzocht hebben voordat die verplaatsing mogelijk is, zodat in Amsterdam, maar ook hier bekend is wat de gevolgen zijn van zo'n verplaatsing. Het is nogal wat als je in een keer zonder dat de gevolgen bekend zijn, zegt: doe die 30.000 snorscooters maar naar de rijbaan. Dat heeft met name gevolgen voor mensen die zich gewoon aan de maximumsnelheid voor die snorscooter houden. Om die reden willen wij het eerst onderzocht hebben.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dan heb ik een eenvoudige vraag. Wanneer zou de PvdA overgaan tot verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan? Wat zijn voor de PvdA de randvoorwaarden?

De heer **Hoogland** (PvdA):
"Wanneer" staat in de motie, zou ik zeggen. Wat ons betreft is dat voor 1 oktober aanstaande. Ik hoor eerst echter graag de reactie van de minister. Ik neem aan dat u niet alleen op "wanneer" qua tijd doelt, maar ook op de vraag wanneer dat kan. Dat is natuurlijk wel een beetje een lokale afweging. Mijn criterium is dat je de gevolgen in beeld moet brengen. Over de vraag of een risico aanvaardbaar is, gaat de gemeente Amsterdam. Daarnaast wijs ik mevrouw Visser er graag op dat de snorscooter al naar de rijbaan kan, alleen dan niet met een helm. Amsterdam kan dit dus al doen, sterker nog: als de gevolgen in beeld zijn, kan die stad dit al doen zonder dat de Kamer daarin een rol speelt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik krijg graag duidelijkheid. In december heeft de heer Hoogland een motie ondertekend om dat niet te doen, dus om ze niet te verplaatsen. Dat er problemen en ongevallen waren, was toen ook al bekend. Wat is er veranderd waardoor de PvdA dat hier toch ineens wil omdraaien?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Er is niets veranderd. Ik heb de motie overigens niet getekend. Ik heb haar alleen gesteund. De reden daarvan is dat wij eerst inzicht wilden hebben in de consequenties van een dergelijke verplaatsing. Wij hebben geen principiële

bezwaren en zijn er evenmin principieel voorstander van. Het is voor ons dus geen heel principiële zaak, terwijl het dat voor het CDA wel is. Het CDA zegt: nooit naar de rijbaan. Wij zeggen: breng het in beeld en maak daarna lokaal maatwerk mogelijk.

De heer **Van Helvert** (CDA):
U hebt in ieder geval een motie gesteund om dat niet te doen. Dat is toch een duidelijke uitspraak. Het is dus een bewuste keuze geweest. Die kun je steunen of niet. Toen hebt u die uitspraak gesteund. Nu hebt u het ineens over de verplaatsing van snorscooters naar de rijbaan en dat de gevolgen daarvan moeten worden onderzocht.

De **voorzitter**:
Dat had u net ook al gezegd. Wat is uw nieuwe vraag?

De heer **Van Helvert** (CDA):
De heer Hoogland zegt zelf dat er niets veranderd is aan de situatie. Waarom is het standpunt van de Partij van de Arbeid dan gedraaid van niet op de rijbaan naar een onderzoek of dit wel mogelijk is?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik kan mijn antwoord herhalen, maar ik denk niet dat ik de heer Van Helvert zal overtuigen. Voor ons staat voorop dat de consequenties van de verplaatsing in beeld worden gebracht. Dat is nog niet gebeurd. Als dat wel het geval is, kunnen wij gewoon instemmen met een verplaatsing. Sterker nog, die verplaatsing is al mogelijk, maar voor een helmplicht is de Kamer nog nodig, omdat er dan sprake is van een wetstraject. Er is dus feitelijk niet zo veel veranderd. Er is ook niet zo veel aan de hand. Wij roepen alleen de minister op om een onderzoek te doen naar die verplaatsing.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb de motie van de heer Hoogland hier voor mij. Er staat niet in dat er alleen een onderzoek gedaan moet worden. Er staat ook in dat er alvast voorbereidingen getroffen moeten worden om het op een zorgvuldige wijze te doen. Als deze motie wordt aangenomen, staat de Kamer dus eigenlijk buitenspel. Dan wordt het gewoon gedaan zonder dat wij hier nog naar de onderzoeksresultaten kunnen kijken. Waarom haalt de heer Hoogland deze twee zaken niet uit elkaar? Dan kan er eerst zorgvuldig onderzoek gedaan worden. Vervolgens kunnen wij er in de Kamer over discussiëren en er een besluit over nemen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Als er iemand bereid is om een debat aan te vragen, is het de heer Bashir wel. Wijzelf zijn daartoe ook altijd bereid. De Kamer is er dus zelf bij. Nadat die onderzoeksresultaten naar de Kamer gestuurd zijn, kunnen wij natuurlijk met elkaar debatteren. Dat lijkt mij niet alleen nuttig, maar ook goed. Waarschijnlijk spreken wij elkaar dus nog wel hierover.

De heer **Bashir** (SP):
Dan stel ik voor dat de heer Hoogland het verzoek in zijn motie aanpast, zodat eerst het onderzoek gedaan wordt. Dan kunnen we vervolgens op basis van de onderzoeksresultaten bekijken hoe we het gaan doen en of we het gaan doen. Dan kunnen we zaken doen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik ben altijd bereid tot een wijziging van de motie. Het lijkt me iets om buiten deze vergadering te doen. Ik wil even het antwoord van de minister horen en dan zal ik die afweging maken.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Volgens mij gaan wij in de komende periode nog praten over de vragen wanneer er een helmplicht geldt, voor wie die geldt en op welke fietspaden en in welke binnensteden die geldt. Misschien kan de minister aangeven of zij bereid is om aan te sluiten bij lopende onderzoeken, onder andere die van de ANWB, over de vraag hoe we de binnensteden bereikbaar houden voor alle vervoermiddelen. Welke plek krijgen bijvoorbeeld het fietsverkeer en de snorfietsen? Misschien wordt het onderzoek waar de PvdA om vraagt, nu al uitgevoerd. Dan hoeven we geen aanvullend onderzoek te doen.

Ik richt me nu op twee punten. Het eerste is de N36. Daar heb ik in het AO ook al aandacht voor gevraagd. Mede namens de heer Hoogland van de PvdA dien ik hierover een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N36 in de regio Twente bekend staat als een onveilige weg;

overwegende dat de N36 een rijksweg is die aan landelijk geldende verkeersveiligheidsnormen moet voldoen;

constaterende dat er acht maatregelen op de N36 zijn voorzien in het kader van het programma Meer Veilig-3;

constaterende dat deze maatregelen pas in 2018 gereed zijn;

verzoekt de regering, Rijkswaterstaat op te dragen deze maatregelen met voorrang uit te voeren zodat de verkeersveiligheid van de N36 zo snel mogelijk op orde komt;

en verzoekt de regering, de verkeersveiligheidssituatie op deze weg te blijven monitoren en indien nodig extra maatregelen te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 456 (29398).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dan heb ik nog een specifieke vraag. Afgelopen vrijdag was ik op werkbezoek in Zierikzee, Zeeland. De discussie ging over het landbouwverkeer dat op de rijksweg N59 rijdt. Het is niet duidelijk met welke snelheid er gereden mag worden en op welke wijze. Tijdens het AO hebben we het vooral gehad over de kentekenplicht, maar ik heb ook verzocht om snel de snelheidsverhogingen voor het landbouwverkeer toe te staan. Naar aanleiding van deze kwestie van de N59 maar ook in bredere zin vraag ik wanneer die snelheid kan worden verhoogd. Kan de minister snel duidelijkheid geven aan de provincie over het wel of niet toestaan van landbouwverkeer op de N59 en over de toegestane snelheid?

De **voorzitter**:
Dank u zeer. Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de inbreng van de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik begin met de motie op stuk nr. 452, ingediend door de heer Van Helvert, waarin de regering wordt verzocht een regeringscommissaris voor de verkeersveiligheid te benoemen. In het algemeen overleg heb ik gezegd dat ik niet inzie wat een regeringscommissaris meer zou kunnen doen dan wat in de afgelopen jaren al gedaan is. Er wordt intensief samengewerkt tussen het Rijk, de provincies, de gemeenten en de waterschappen. Er is specifiek overleg tussen de wegbeheerders. Wij voeren overleg in koepels. Ik heb een club van ambassadeurs samengesteld om het fietsen veiliger te maken, die door alle lagen heen loopt. Ik zie dus geen belemmering in de samenwerking. Wat de zaak complex maakt, is het feit dat de maatschappij verandert. Zo komen er meer oudere verkeersdeelnemers en komen er nieuwe type fietsen op de markt. Wij proberen steeds op de actuele situatie in te spelen.

Op dit moment voeren wij 23 maatregelen uit de Beleidsimpuls uit. Wij denken dat wij daardoor onder het gestelde maximumaantal verkeersdoden zullen blijven. Onder het maximumaantal verkeersgewonden blijven, zal moeilijk zijn. Om die reden hebben wij SWOV gevraagd om met meer maatregelen te komen. SWOV is daarop met achttien extra maatregelen gekomen. Ik zal de Kamer voor de zomer een reactie geven op die maatregelen. Die extra maatregelen zullen wij erbij doen; de 23 eerdere maatregelen zijn nog niet eens klaar, of er komen er weer achttien bij. Die zaak neem ik ter hand met alle betrokken overheden en organisaties. Wat mij betreft gaat het om het uitvoeren van de maatregelen en niet om de structuur of om een persoon. Ik ontraad de motie op stuk nr. 452.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Van Helvert een interruptie wil plaatsen. Ik zeg erbij dat wij hier niet het algemeen overleg gaan overdoen. Als de heer Van Helvert iets te vragen heeft wat nog niet in het algemeen overleg is besproken, geef ik hem graag het woord. Anders niet.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij twijfelen er niet aan dat er voldoende gewerkt wordt en dat er voldoende groepen worden opgericht die stuk voor stuk hard werken. Het gaat echter ook om de samenhang. Ik hoor de minister zeggen dat zij komt met een reactie op het rapport van SWOV. Zegt de minister eigenlijk dat zij in feite de regeringscommissaris is en dat zij die taak wil oppakken? Klopt het dat ik dit de minister hoor zeggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij heb ik ook al tijdens het algemeen overleg gezegd dat ik op dit gebied de coördinator ben en dat ik die taak serieus neem. De heer Van Helvert heeft mij nooit horen zeggen dat ik mij niet met de lokale of de provinciale wegen wil bemoeien. Ik voel mij verantwoordelijk voor onze opgave. Dat doe ik samen met mijn collega's in andere delen van het land.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In dat geval ben ik bereid de motie over de regeringscommissaris aan te houden tot de minister een reactie op het rapport van SWOV heeft gegeven.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Van Helvert stel ik voor, zijn motie (29398, nr. 452) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De motie op stuk nr. 453, eveneens ingediend door de heer Van Helvert, gaat over het opwaarderen van de N35. In de Kamer wordt over dit onderwerp veel gesproken. Ik was dus enigszins verbaasd toen er gezegd werd dat er ontevredenheid is in de regio. Het hele hoofdwegennet is mijn verantwoordelijkheid. Wij hebben een systematiek afgesproken op basis waarvan wij investeren als er sprake is van een echt knelpunt. De N35 komt in de afweging niet als een knelpunt naar voren, zoals de Kamer heeft kunnen zien. Desalniettemin heb ik onder meer op verzoek van de Kamer fors geïnvesteerd in de N35. De totale investering bedraagt inmiddels 600 miljoen. Het gaat om vijf projecten in verschillende stadia. Er wordt dus naar mijn mening al heel veel gedaan.

In de motie wordt gevraagd of wij op een aantal specifieke punten nog meer kunnen investeren. Het gaat daarbij om het realiseren van twee-maal-twee rijstroken en een ongelijkvloerse kruising bij het kruispunt Bos. Wij hebben van rijkswege al heel veel gedaan. Wij hebben daarover goede afspraken gemaakt met de bestuurders. Bijvoorbeeld hebben wij afgesproken dat er voor het traject Wierden-Nijverdal 15 miljoen beschikbaar is — 10 miljoen van de provincie en 5 miljoen van het Rijk — en dat daarvan 3,1 miljoen uit

de bestuursovereenkomst voor de gelijkvloerse aanpak van het kruispunt Bos bestemd is, zodat de veiligheidsvraagstukken kunnen worden opgelost. Als de provincie er een ongelijkvloerse kruising van wil maken — dat wil iedereen wel in Nederland — dan zeg ik: prima, u kunt zelfs ook die 3,1 miljoen daarvoor inzetten maar de rest zult u wel zelf moeten gaan bijdragen. Het is niet een landelijk knelpunt. We dragen heel veel bij. Wat mij betreft staat het de provincie vrij om die 3,1 miljoen voor ongelijkvloers in te zetten, maar wij hebben geen extra middelen beschikbaar. Hetzelfde geldt voor het alles twee-maal-twee maken. Ik heb het idee dat we heel veel doen voor de N35. Ik doe dat met liefde en ik denk dat het ook belangrijk is om ook in deze regio te investeren, maar de heer Van Helvert vraagt nog meer en daarvan zeg ik: er zijn al zo veel vraagstukken in den lande die wel op de knelpuntenlijst staan, dat ik daar niet aan kan beginnen.

De **voorzitter**:
Tot welk oordeel over de motie leidt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Excuus, ik ontraad de motie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik denk dat er dan toch een misverstand is. De regio doet heel veel inspanningen om allerlei volksvertegenwoordigers naar haar gebied te halen omdat ze nog niet tevreden is met hoe het nu gaat met de N35, meer specifiek de verbinding tussen Enschede en Zwolle. Ik hoor de minister hier nu zeggen dat er allemaal goede afspraken zijn gemaakt en dat alle bestuurders tevreden zijn. Nou, dat zijn ze echt niet. Als je de Twitteraccounts van de gedeputeerden wat dat betreft volgt — dan heb ik het echt niet alleen over de CDA-gedeputeerde — dan merk je dat er ontevredenheid is, zeker als het gaat om die ongelijkvloerse kruising. Mijn vraag is dan ook of de minister bereid is om het daarover met de bestuurders van de provincie nog eens te hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Twee weken geleden heb ik alle bestuurders langs gehad om de handtekening te zetten voor het volgende stukje van het tracé van de N35. Ze zaten daar van alle politieke kleuren, waaronder het CDA en de VVD. Zij waren heel tevreden, kan ik de heer Van Helvert zeggen. Natuurlijk, iedere regio heeft haar wensen. Er ligt voor 90 miljard aan wensen. U bent relatief nieuw. U zult het zien bij de eerste MIRT-overleggen. Als wij de rondjes bij de regio's doen, zult u ook als Kamerlid veelvuldig besprongen worden door regionale bestuurders met nog heel veel meer wensen. Dat betekent niet dat ze ontevreden zijn maar dat ze gewoon goed gebruikmaken van het lobbycircuit — dat raad ik ze ook altijd aan — maar wij maken hier met elkaar een andere keuze. Wij kijken op rijksniveau waar de knelpunten zitten en waar wij problemen moeten oplossen in het rijkshoofdwegennet en waar onze euro het meest rendeert. Dat leg ik ieder jaar aan de Kamer voor en dan heeft zij ook nog de mogelijkheid om dingen te switchen of te verplaatsen van A naar B — doen we het bijvoorbeeld naar de N35 en niet naar Limburg? — maar die keuze maken we met elkaar en leggen we dan ook vast. We hebben deze keuze met elkaar gemaakt en ze hebben het budget ook gekregen. Als er extra wensen zijn, zeg ik: laat de provincie zelf dan maar in de buidel tasten.

De **voorzitter**:
Heel kort nog, mijnheer Van Helvert, want de standpunten zijn over en weer duidelijk.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik begrijp dat de minister zegt dat de bestuurders zeer tevreden zijn, maar ik blijf dat ten zeerste bestrijden. De motie zal ik dan ook zeker indienen.

De **voorzitter**:
U had die al ingediend.

Het woord is aan de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dan kom ik de op de motie van de heer Bashir en de heer Van Helvert met betrekking tot de praktijkbegeleiding van rijschoolinstructeurs. Ook daarover hebben we het al vaker gehad in het verleden en toen heb ik aangegeven dat ik samen met de drie brancheorganisaties heb gesproken en we gezamenlijk tot de conclusie zijn gekomen dat de sanctie niet afgeschaft moet worden; dat was nog afgelopen jaar. De brancheorganisaties dringen eigenlijk voortdurend aan op maatregelen om de kwaliteit van de rijscholen te verbeteren. Als je die sanctie afschaft, zet dat wat mij betreft de deur wijd open voor rijschoolinstructeurs zonder de check op kwaliteit. De ervaring leert dat veel minder dan 1% van de rijinstructeurs zakt. Een herkansing kan bovendien binnen redelijke termijn. Ik snap best dat het moeilijk kan zijn voor de oudere rijschoolhouder maar ik denk dat het probleem dat de indieners van de motie schetsen, uiteindelijk heel erg meevalt. Daarom ontraad ik deze motie.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, ik geef u uiteraard het woord maar ik kijk wel even rond naar de leden. Als we bij iedere motie een toelichting gaan vragen en dan ook weer in tweeën, dan komen we hopeloos in de knel met de agenda en de tijd vanmorgen. Dus ik vraag alle leden daar een klein beetje op te letten. Mijnheer Bashir, gaat uw gang.

De heer **Bashir** (SP):
Ik wil de woorden van de minister nuanceren. Zij zei dat zij al met de branche heeft gesproken. Zij moet wel beseffen dat de drie die hiervoor zijn, ook de vertegenwoordigers van de opleidingscentra zijn. Je moet bekijken om welke belangen het gaat. In geen enkele andere branche heb je dit soort praktijkbegeleiding, waarbij mensen kunnen zakken. Veel rijschoolhouders lopen altijd met die onzekerheid rond en daar ondervinden zij de gevolgen van, niet alleen psychologisch maar ook in de praktijk, bijvoorbeeld bij het aanvragen van een hypotheek. Die gevolgen zijn dus best groot. Ik vraag de minister dan ook om niet alleen te kijken naar de belangen van de opleidingscentra, maar ook naar de belangen van bijvoorbeeld rijschoolhouders, die voor een groot deel zijn aangesloten bij de rijschoolbranche zelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb hier al vele malen iets over gezegd. Ik ben zelf van mening dat het een klein probleem betreft. Het is goed dat er herscholing is en dat er sancties zijn voor iemand die gewoon niet goed genoeg is. Het gaat uiteindelijk om de verkeersveiligheid en het trainen van jonge mensen die de weg op moeten. Wij zitten er gewoon anders in. Ik ontraad de motie dus.

De **voorzitter**:
Ondanks mijn oproep van zo-even wil de heer Bashir toch nog iets zeggen.

De heer **Bashir** (SP):
Kan de minister nog ingaan op de vraag of zij alleen met de branche of ook met de opleidingscentra gesproken heeft? Daarover blijft mist bestaan. De Kamerleden moeten straks de afweging maken of zij voor of tegen deze motie zijn. Heeft de minister gesproken met de mensen in de branche waarbij de instructeurs zijn aangesloten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb zelf niet met hen gesproken, maar mijn mensen hebben gesproken met de drie brancheorganisaties. Ik ga ervan uit dat het om de drie grootste brancheorganisaties gaat. Of die brancheorganisaties daarnaast nog opleidingsinstituten hebben en wie welke instituten heeft, weet ik niet. Die informatie heb ik niet en die vind ik ook niet interessant. Ten eerste vind ik dat de brancheorganisaties moeten letten op de kwaliteit. Ten tweede vind ik dat wij ook zelf een afweging moeten maken: vinden wij de kwaliteit van belang? Wij vinden van wel. Ik krijg net een briefje van mijn ambtenaren binnen. Er is alleen gesproken met de branches en niet met de opleidingsinstituten. Dat is dus meteen het antwoord. Ik ben zelf echter ook van mening dat mensen die andere mensen opleiden in rijvaardigheid goed genoeg moeten zijn, want niet goed opgeleide mensen kunnen een risico op de weg zijn. Ik vind dat er af en toe gekeurd moet worden en dat er ook af en toe gezegd moet worden: als je niet goed genoeg bent, mag je die lessen niet geven. Dat vind ik een heel normaal afwegingsproces.

Ik kom op de vraag van de heer Hoogland over de contourmarkering van vrachtauto's. Ik zal die vraag betrekken bij mijn brief over SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Die brief zal ik de Kamer voor de zomer sturen. Dat had ik al toegezegd in het AO. In die brief zal ik ook ingaan op de contourmarkering van vrachtauto's.

De heer Hoogland vraagt mij in zijn motie op stuk nr. 455 — dat heeft hij ook in het AO gevraagd — om voor Amsterdam een onderzoek te doen naar de effecten van de verplaatsing van de scooter naar de rijbaan. Ook vraagt hij mij om te bekijken welke lokale maatregelen genomen kunnen worden ter vergroting van de verkeersveiligheid op fietspaden. Ik heb hier twee reacties op. Ik zie zelf dat de drukte op het fietspad — zo heb ik het ook in het AO genoemd — een probleem wordt in het land. Ik vind dat onderzocht moet worden wat daaraan te doen is. Wat mij betreft is dat breder dan alleen Amsterdam. Het gaat niet alleen om Amsterdam, maar om het hele land. Ik zal Amsterdam betrekken bij het onderzoek. Dat lijkt mij logisch, omdat dit een van de plekken is waar zich problemen voordoen, maar ik vind dat ik daar breder naar moet kijken. Het gaat daarbij niet alleen om de vraag of een snorfiets of scooter de rijbaan op moet en of de bestuurder dan wel of niet een helm op moet, maar het gaat ook om heel andere vraagstukken, zoals speed pedelecs die 45 km/u kunnen rijden en allerlei andere vormen van vervoer. Ik heb onlangs een aanvraag gekregen voor zelfrijdende autootjes die op een fietspad moeten rijden. Je ziet dat er van alles en nog wat staat te gebeuren in Nederland.

Wat zeg ik u toe en wat niet, om het maar even helder te maken. Ik doe een breed onderzoek en ik neem daar ook Amsterdam in mee. Ik kom eerst met het onderzoek; ik kan niet met lokale maatregelen bij uw Kamer komen als die mij nog recentelijk heeft gezegd dat ik dat niet mag doen. In december zei de Kamer mij dat ik geen individuele maatregelen mocht nemen. Ik kan wel voorstellen doen naar aanleiding van het onderzoek en ik verwacht dan ook een uitspraak van uw Kamer of ze het daar wel of niet mee akkoord kan gaan.

Ik zal in ieder geval zorgen dat voor 1 oktober dat deel van drukte op het fietspad voor Amsterdam klaar is met die scooters. Mochten er naar aanleiding van nieuwe technologie of nieuwe ontwikkelingen ook nog andere dingen nodig zijn, dan zal ik dat volgtijdig inbrengen. Gezien het feit dat ik deze motie heb geïnterpreteerd en dat anderen ook al bezig waren om die motie nog aan te passen, laat ik het oordeel aan de Kamer, in de hoop dat de Kamer mijn interpretaties heeft gevolgd.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 456.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Eerst nog de vraag van mevrouw Visser of ik me kan aansluiten bij andere onderzoeken, van de ANWB enzovoorts. Ja, dat zullen we natuurlijk ook altijd samen doen. Ik geloof dat SWOV ook opmerkingen heeft gemaakt over een vervolgonderzoek, dus ik zal bij de partijen die hiermee sowieso altijd bezig zijn eerst even een rondje maken.

In de motie op stuk nr. 456 over de N36 van mevrouw Visser en de heer Hoogland wordt gevraagd om het versnellen van de verkeersveiligheidsmaatregelen. Ik heb in het AO al toegezegd dat ik ga onderzoeken of de realisatie van de maatregelen kan worden versneld. Ik heb dit herhaald bij mijn bezoek aan de regio, waar ik onlangs zelf ben gaan kijken. Ik bekijk momenteel hoe ik die maatregel versneld kan uitvoeren. Er zijn inmiddels ook Kamervragen over gesteld. Ik beschouw deze motie dus als ondersteuning van beleid.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Inderdaad hebben wij ook kennis kunnen nemen van het bezoek van de minister aan de regio, maar de motie vraagt niet alleen om versnelling maar ook om monitoring en of dat voldoende is. Misschien kan de minister daar ook nog een toezegging op doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij zullen ook blijven monitoren om te zien of de vraagstukken daarmee opgelost zijn en of er eventueel nog andere activiteiten in de toekomst nodig zijn.

De **voorzitter**:
Ik wil hiermee de beraadslaging sluiten, tenzij mevrouw Visser ...

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Ik had nog een vraag aan de minister gesteld over de N59 en het landbouwverkeer.

De **voorzitter**:
De bezemwagen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Excuus. Het is zo dat de snelheid pas kan worden ingevoerd als de kentekening is geregeld. Die kentekening is zoals u weet een wettelijk traject. Als het goed is, is dat in 2017 klaar, maar dan moet alles wel goed lopen. Dus dan vindt ook die snelheidsverhoging plaats.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dinsdag te stemmen over de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.